



Научная статья

УДК 347.763.3

EDN: <https://elibrary.ru/rmkppc>

NION: 2003-0059-1/26-456

MOSURED: 77/27-004-2026-01-655

Правовой статус грузополучателя в договоре перевозки: права, обязанности и защита интересов

Юлия Андреевна Лончакова

Муромский институт (филиал) Владимирского государственного университета

имени Александра Григорьевича и Николая Григорьевича Столетовых, Муром, Россия, info@rt-p.ru

Аннотация. Проведен комплексный анализ правового статуса грузополучателя в договоре перевозки груза; исследованы основные доктринальные подходы к определению его правового положения. Рассмотрены четыре основные концепции статуса грузополучателя: как лица, в пользу которого заключается договор; как самостоятельной стороны договора; как части единой стороны с грузоотправителем; как субъекта, совершающего одностороннюю сделку по принятию груза. Особое внимание уделено анализу прав и обязанностей грузополучателя, механизмам защиты его интересов в договорных отношениях. Обоснована необходимость законодательного закрепления правового статуса грузополучателя для устранения существующих правовых коллизий. Делается вывод о том, что грузополучатель не является стороной договора перевозки, но представляет интересы грузоотправителя и совершает одностороннюю сделку по приему груза. Предложены конкретные меры по совершенствованию правового регулирования статуса грузополучателя, включающие внесение изменений в действующее законодательство и уточнение механизмов защиты его прав.

Ключевые слова: грузополучатель, договор перевозки, правовой статус, односторонняя сделка, договор в пользу третьего лица, транспортные обязательства, грузоотправитель, перевозчик

Для цитирования: Лончакова Ю. А. Правовой статус грузополучателя в договоре перевозки: права, обязанности и защита интересов // Вестник Московского университета МВД России. 2026. № 1. С. 60–66. EDN: RMKPPC.

Original article

Legal status of the consignee in the contract of carriage: rights, obligations and protection of interests

Yulia A. Lonchakova

Murom Institute (branch) of the Vladimir State University named after Alexander Grigoryevich and Nikolai Grigoryevich Stoletov, Murom, Russia, info@rt-p.ru

Abstract. Provided a comprehensive analysis of the legal status of the consignee in the contract of carriage; examines the main doctrinal approaches to determining its legal position. Four main concepts of the consignee's status are considered: as a person for whose benefit the contract is concluded; as an independent party to the contract; as part of a single party with the shipper; as a subject performing a unilateral transaction for the acceptance of cargo. Special attention is paid to the analysis of the rights and obligations of the consignee, mechanisms for protecting his interests in contractual relations. The necessity of legislative consolidation of the legal status of the consignee to eliminate existing legal conflicts is substantiated. It is concluded that the consignee is not a party to the contract of carriage, but represents the interests of the shipper and performs a unilateral transaction for the acceptance of cargo. Specific measures are proposed to improve the legal regulation of the consignee's status, including amendments to current legislation and clarification of mechanisms for protecting his rights.

Keywords: consignee, contract of carriage, legal status, unilateral transaction, contract for the benefit of a third party, transport obligations, shipper, carrier

For citation: Lonchakova Yu. A. Legal status of the consignee in the contract of carriage: rights, obligations and protection of interests. Bulletin of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2026;(1):60–66. (In Russ.). EDN: RMKPPC.

Правовое регулирование транспортных отношений в современных условиях развития экономики приобретает особую значимость, поскольку эффективность грузовых перевозок напрямую влияет на

функционирование всех отраслей народного хозяйства. В системе договорных отношений по перевозке грузов одним из наиболее дискуссионных вопросов остается определение правового статуса грузопо-

© Лончакова Ю. А., 2026



лучателя. Данная проблематика не утратила своей актуальности на протяжении нескольких десятилетий и продолжает вызывать научные споры среди исследователей транспортного права.

Актуальность исследования правового статуса грузополучателя обусловлена несколькими факторами. Во-первых, отсутствие четкого законодательного определения правового положения грузополучателя в договоре перевозки создает правовую неопределенность и порождает споры в правоприменительной практике. Во-вторых, развитие современных логистических технологий и усложнение транспортных схем требует переосмысления традиционных подходов к правовому регулированию отношений с участием грузополучателя.

Согласно ст. 785 Гражданского кодекса Российской Федерации [12] (далее — ГК РФ), по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Однако, данное определение не раскрывает правовую природу отношений с грузополучателем, что создает почву для различных интерпретаций его статуса.

Материалы и методы. Методологическую основу исследования составили общенаучные и частнонаучные методы познания. В работе использовались методы сравнительно-правового анализа, формально-логический метод, метод системного анализа правовых норм. Исследование основывается на анализе действующего российского законодательства, зарубежного опыта правового регулирования, доктринальных источников и материалов судебной практики.

Эмпирическую базу исследования составили нормы ГК РФ, специального транспортного законодательства, международных конвенций в области перевозок, а также научные работы ведущих специалистов в области транспортного права.

Результаты. Анализ доктринальных подходов к определению правового статуса грузополучателя позволяет выделить четыре основные концепции, каждая из которых имеет своих сторонников и обоснования.

Первая концепция рассматривает грузополучателя как лицо, в пользу которого заключается договор перевозки. Данный подход основывается на положениях ст. 430 ГК РФ о договоре в пользу

третьего лица. Сторонники этой точки зрения, включая М. И. Брагинского и В. В. Витрянского, указывают, что грузополучатель приобретает право требования к перевозчику независимо от своего участия в заключении договора [1]. Однако, такой подход не объясняет наличие у грузополучателя определенных обязанностей при приеме груза, что не характерно для классического договора в пользу третьего лица.

Вторая концепция предполагает, что грузополучатель является самостоятельной стороной договора перевозки. Данная позиция исходит из того, что грузополучатель несет определенные обязанности по приему груза, проверке его состояния, оплате перевозки в случаях, предусмотренных договором. Я. И. Рапопорт отмечал, что грузополучатель вступает в самостоятельные правоотношения с перевозчиком [7]. Однако против данной концепции свидетельствует тот факт, что грузополучатель не участвует в заключении договора и не несет ответственности за его нарушение в полном объеме.

Третья концепция представляет грузополучателя и грузоотправителя как единую сторону договора перевозки по отношению к перевозчику. М. А. Тарасов указывал, что в договоре перевозки участвуют две стороны: с одной стороны, — перевозчик, с другой, — грузоотправитель и грузополучатель как единая сторона [10]. Данный подход объясняет наличие прав и обязанностей у грузополучателя, но не учитывает возможность различия их интересов с грузоотправителем.

Четвертая концепция, которая представляется наиболее обоснованной, рассматривает грузополучателя как лицо, совершающее одностороннюю сделку по принятию груза. Согласно данному подходу, обязательство по перевозке груза является составным и образуется из договора перевозки и односторонней сделки принятия грузополучателем груза [3]. Данная позиция наиболее полно объясняет правовое положение грузополучателя и соответствует действующему законодательству.

Анализ прав грузополучателя показывает, что основным его правом является право на получение груза от перевозчика. Это право возникает с момента прибытия груза в пункт назначения и предъявления грузополучателем документов, подтверждающих его право на получение груза. Грузополучатель также имеет право на проверку состояния груза при его



приеме, право на возмещение ущерба в случае утраты, недостачи или повреждения груза.

Важным аспектом правового статуса грузополучателя являются его обязанности. Основной обязанностью грузополучателя является принятие груза от перевозчика в установленные сроки. Как отмечает Х. М. Сериева, грузополучатель обязан принять груз и в случаях, предусмотренных договором или законом, произвести его оплату [8]. Кроме того, грузополучатель обязан проверить состояние груза при его приеме и в случае обнаружения недостатков или повреждений составить соответствующий акт.

Особого внимания заслуживает вопрос о защите интересов грузополучателя. Поскольку грузополучатель не является стороной договора перевозки, его возможности по защите своих прав ограничены. В случае нарушения обязательств перевозчиком грузополучатель может предъявить требования о возмещении ущерба, однако объем этих требований определяется не договором перевозки, а нормами транспортного законодательства [5].

Проблема защиты интересов грузополучателя особенно актуальна в случае несовпадения его интересов с интересами грузоотправителя. Например, когда грузоотправитель и грузополучатель являются разными юридическими лицами, связанными договором поставки. В таких случаях условия договора перевозки могут не в полной мере учитывать интересы грузополучателя.

Обсуждение. Проведенный анализ свидетельствует о сложности и неоднозначности правового статуса грузополучателя в договоре перевозки. Как справедливо отмечает В. Н. Гречуха, «вряд ли можно признать продуктивным стремление ученых-юристов причислить договор перевозки груза к какой-либо одной из известных цивилистике типовых договорных моделей» [2].

Основная проблема заключается в том, что действующее законодательство не содержит четкого определения правового статуса грузополучателя. С одной стороны, грузополучатель наделен определенными правами и обязанностями, что свидетельствует о его активной роли в договорных отношениях. С другой стороны, он не является стороной договора перевозки в классическом понимании этого термина.

Анализ судебной практики показывает, что суды по-разному подходят к определению статуса грузополучателя в зависимости от конкретных об-

стоятельств дела. В некоторых случаях грузополучатель рассматривается как лицо, в пользу которого заключен договор, в других — как самостоятельный участник правоотношений [4].

Особую сложность представляет вопрос об ответственности грузополучателя. Если рассматривать его как лицо, в пользу которого заключен договор, то он не должен нести ответственности за нарушение договорных обязательств. Однако практика показывает, что грузополучатель может нести определенную ответственность, например, за просрочку в принятии груза.

Сравнительный анализ зарубежного опыта показывает различные подходы к решению данной проблемы. В некоторых правовых системах статус грузополучателя четко определен законодательством, что исключает возможность различных интерпретаций. Например, в соответствии с Торговым кодексом Франции [16], грузополучатель рассматривается как правопреемник грузоотправителя в части прав и обязанностей по договору перевозки.

Представляется, что для решения существующих проблем необходимо законодательное урегулирование статуса грузополучателя. Это позволит устранить правовую неопределенность и создать четкие правила для всех участников транспортных отношений.

Важным направлением совершенствования правового регулирования является разработка специальных механизмов защиты интересов грузополучателя. Необходимо предусмотреть возможность участия грузополучателя в определении условий договора перевозки, касающихся его интересов, а также расширить его права по предъявлению требований к перевозчику.

Особое внимание следует уделить вопросу об информационном правах грузополучателя. Грузополучатель должен иметь доступ к информации о движении груза, его состоянии, ориентировочном времени доставки, что позволит ему своевременно реагировать на возможные нарушения и минимизировать экономические потери. Актуальным представляется также вопрос о расширении прав грузополучателя в части изменения условий доставки груза, поскольку в современных условиях часто возникает необходимость изменения места доставки, времени выгрузки и других условий; при этом грузополучатель должен иметь возможность вносить такие изменения в разумных пределах без согласия грузоотправителя.



Проблема защиты интересов грузополучателя особенно актуальна в сфере международных перевозок, где действуют специальные международные конвенции, поскольку отсутствие единообразного подхода к определению правового статуса грузополучателя создает коллизии при применении норм различных правовых систем и усложняет правоприменительную практику. Показательным является опыт Франции, где в ст. L 132-8 Торгового кодекса договор перевозки кодифицирован как трехсторонний, в котором получатель является одной из сторон договора наравне с грузоотправителем и перевозчиком, в то время как российское законодательство не содержит прямого закрепления статуса грузополучателя, что порождает дискуссии и правовую неопределенность.

Необходимо обеспечить гармонизацию российского законодательства с международными нормами в части регулирования статуса грузополучателя, прежде всего с положениями основных международных конвенций, регулирующих морские перевозки. К числу таких конвенций относятся Гаагские правила 1924 г. (Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте) [13], Гамбургские правила 1978 г. (Конвенция ООН о морской перевозке грузов) [14] и Роттердамские правила 2008 г. (Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов) [15], которые по-разному определяют права и обязанности получателя груза и его взаимоотношения с перевозчиком.

Особое внимание следует обратить на применение правил Инкотермс (International Commercial Terms) [17], разработанных Международной торговой палатой, которые определяют обязанности сторон по договорам международной купли-продажи товаров, включая вопросы перевозки и передачи рисков. При выборе условий группы Е или F перевозчика определяет покупатель груза, который одновременно является отправителем и стороной договора перевозки, однако при выборе любого из условий групп С или D перевозчика выбирает продавец товара, и получатель в этом случае не несет обязательств по оформлению договора перевозки, что создает ситуации, когда покупатель при добросовестном исполнении им обязанностей по оплате товара перед продавцом становится собственником груза, но при этом не может получить его из-за не-

улаженных финансовых отношений между отправителем и перевозчиком.

Анализ зарубежного опыта показывает различные подходы к регулированию статуса грузополучателя: если французское право прямо признает получателя стороной трехстороннего договора перевозки, то в англо-американской правовой системе преобладает концепция договора в пользу третьего лица с постепенным расширением прав получателя на предъявление прямых требований к перевозчику, что подтверждается исследованием G. Frank, M. Smeele, посвященном анализу договоров коносамента в европейских национальных правовых системах [11]. Данная неоднородность подходов создает сложности при разрешении споров, возникающих в рамках международных перевозок с участием российских субъектов.

Гармонизация российского законодательства должна предусматривать приведение в соответствие с международными стандартами следующих аспектов правового регулирования: во-первых, четкое определение правового статуса грузополучателя с учетом принципа свободы договора и возможности сторон определять степень участия получателя в договорных отношениях; во-вторых, установление единообразных правил о правах получателя на предъявление требований к перевозчику, включая претензионный порядок и сроки исковой давности; в-третьих, регламентация вопросов ответственности получателя за исполнение обязанностей по приему груза и оплате связанных с этим расходов; в-четвертых, определение порядка применения императивных норм транспортного законодательства к отношениям с участием получателя груза.

В контексте развития электронного документооборота в сфере перевозок возникают новые вопросы, связанные с правами и обязанностями грузополучателя. Необходимо определить: порядок использования электронных документов при приеме груза, требования к электронной подписи грузополучателя, механизмы защиты от мошенничества.

Важным аспектом является также вопрос о страховании интересов грузополучателя. Действующее законодательство не содержит специальных норм о страховании ответственности перед грузополучателем, что создает дополнительные риски для участников транспортных отношений.

Анализ практики применения альтернативных способов разрешения споров показывает их эффек-



тивность в транспортной сфере. Необходимо развивать институты медиации и арбитража для разрешения споров с участием грузополучателя, что позволит снизить нагрузку на суды и ускорить разрешение конфликтов.

Перспективным направлением является также развитие саморегулирования в транспортной отрасли. Профессиональные объединения перевозчиков могут разработать стандарты обслуживания грузополучателей, что повысит качество транспортных услуг и защитит интересы всех участников. В условиях цифровизации экономики особую актуальность приобретает вопрос о защите персональных данных грузополучателя, требующий обеспечения соблюдения требований законодательства о персональных данных при обработке информации о грузополучателе в рамках транспортных отношений. Важным элементом совершенствования правового регулирования является разработка типовых договоров перевозки, которые учитывали бы интересы грузополучателя и содержали стандартные условия о правах и обязанностях грузополучателя, механизмах защиты его интересов [9].

В условиях цифровизации экономики особую актуальность приобретает вопрос о защите персональных данных грузополучателя. Необходимо обеспечить соблюдение требований законодательства о персональных данных при обработке информации о грузополучателе в рамках транспортных отношений.

Важным элементом совершенствования правового регулирования выступает разработка типовых договоров перевозки, которые бы учитывали интересы грузополучателя. Такие договоры могли бы содержать стандартные условия о правах и обязанностях грузополучателя, механизмах защиты его интересов.

Особого внимания заслуживает вопрос о правах грузополучателя в случае банкротства грузоотправителя или перевозчика. Необходимо определить порядок защиты интересов грузополучателя в таких ситуациях, включая возможность получения груза и возмещения ущерба, принимая во внимание современные экономические реалии и специфику правового статуса грузополучателя, который, согласно наиболее обоснованной концепции, «фактически сочетает в себе основные черты третьего лица, в пользу которого заключен договор, и неко-

торые дополнительные обязанности, более характерные для стороны договора» [6] в рамках составного обязательства, образующегося из договора перевозки и односторонней сделки принятия грузополучателем груза.

Заключение. Проведенное исследование правового статуса грузополучателя в договоре перевозки позволяет сформулировать следующие основные выводы.

Во-первых, анализ четырех основных доктринальных концепций показал, что наиболее обоснованным является подход, рассматривающий грузополучателя как лицо, совершающее одностороннюю сделку по принятию груза. Данная концепция, в отличие от теорий договора в пользу третьего лица, самостоятельной стороны договора или единой стороны с грузоотправителем, наиболее полно объясняет правовое положение грузополучателя и соответствует действующему российскому законодательству.

Во-вторых, установлено, что правовой статус грузополучателя характеризуется особой спецификой: не являясь стороной договора перевозки, он обладает определенными правами (получение груза, проверка его состояния, возмещение ущерба) и несет конкретные обязанности (принятие груза, его проверка, составление актов о недостатках или повреждениях, в отдельных случаях — оплата перевозки).

В-третьих, выявлены существенные пробелы в правовом регулировании статуса грузополучателя, создающие правовую неопределенность и затрудняющие защиту его интересов. Отсутствие четкого законодательного определения правового положения грузополучателя приводит к различным интерпретациям в судебной практике и осложняет разрешение транспортных споров.

В-четвертых, сравнительно-правовой анализ показал необходимость гармонизации российского законодательства с международными стандартами, поскольку различные подходы к определению статуса грузополучателя в национальных правовых системах создают коллизии при международных перевозках.

В-пятых, обоснована необходимость комплексного совершенствования правового регулирования, включающего: законодательное закрепление статуса грузополучателя как лица, совершающего одностороннюю сделку; расширение информационных прав



грузополучателя; предоставление ему возможности изменения условий доставки в разумных пределах; развитие специальных механизмов защиты его интересов, включая альтернативные способы разрешения споров.

Практическая значимость исследования состоит в том, что предложенные рекомендации по совершенствованию правового регулирования могут быть использованы при подготовке изменений в транспортное законодательство, что будет способствовать повышению эффективности правового регулирования транспортных отношений и усилению защиты прав всех участников перевозочного процесса.

Перспективными направлениями дальнейших исследований являются вопросы цифровизации транспортных отношений, развития электронного документооборота с участием грузополучателя, а также совершенствования механизмов страхования интересов грузополучателя в современных условиях развития транспортной отрасли.

Список источников

1. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга первая: Общие положения. М., 2013.
2. Гречуха В. Н. Транспортное право: правовое регулирование деятельности воздушного транспорта: моногр. М. : Юстиция, 2016.
3. Зарапина Л. В. О статусе грузополучателя в договоре перевозки грузов // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-statuse-gruzopoluchatelya-v-dogovore-perevozki-gruzov>
4. Кораблева И. В. К вопросу о правовом статусе грузополучателя в договоре перевозки: теоретический и практический аспекты // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-pravovom-statuse-gruzopoluchatelya-v-dogovore-perevozki-teoreticheskij-i-prakticheskij-aspekty>
5. Кукушкина Е. В. Договорные отношения в автотранспортной деятельности // Правовое обеспечение автотранспортной деятельности: мат. междунар. студ. науч.-практ. конф. (Хабаровск, 4–8 декабря 2023 г.). Хабаровск : Тихоокеанский государственный университет, 2024. С. 108–110.
6. Метревели Е. П. Некоторые проблемы правового статуса грузополучателя в договоре перевозки грузов // European Research: сб. ст. XXVI междунар. науч.-практ. конф. (Пенза, 7 апреля 2020 г.). Пенза : Наука и Просвещение, 2020. С. 100–102.
7. Рапопорт Я. И. Правовое положение грузополучателя в договоре грузовой железнодорожной перевозки // Научные записки Харьковского института советской торговли. Харьков, 1957. Вып. 6. С. 171–173.
8. Сериева Х. М. Актуальные проблемы правового регулирования грузовых перевозок // Российская наука и образование сегодня: проблемы и перспективы. 2019. № 5 (30). С. 50–52.
9. Солдатова В. И. Защита персональных данных в условиях применения цифровых технологий // Lex Russica. 2020. № 2 (159).
10. Тарасов М. А. Договор перевозки по советскому праву. М. : Водттрансиздат, 1954.
11. Smeele F. Bill of Lading Contracts Under European National Laws // The evolving law and practice of voyage charterparties / ed. D. R. Thomas. Informa, 2009. Chapter 12. P. 251–280.
12. Гражданский кодекс Российской Федерации (ч. II) от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 24 июня 2025 г.) // СПС «КонсультантПлюс».
13. Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте (Гаагские правила) (Брюссель, 25 августа 1924 г.) (с изм. и доп.) // СПС «КонсультантПлюс»
14. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (заключена в г. Гамбурге 31 марта 1978 г.) // СПС «КонсультантПлюс».
15. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Нью-Йорк, 2008 г.) (Роттердамские правила) // СПС «КонсультантПлюс».
16. Code de commerce // URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000005634379
17. International commercial terms // URL: <https://iccwbo.org/business-solutions/incoterms-rules/incoterms-2020/>

References

1. Braginsky M. I., Vitryansky V. V. Contractual law. Book one: General provisions. M., 2013.
2. Grechukha V. N. Transport law: legal regulation of air transport: monograph. M. : Justitia, 2016.
3. Zarapina L. V. On the status of the consignee in the contract of carriage of goods // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-statuse-gruzopoluchatelya-v-dogovore-perevozki-gruzov>



4. Korableva I. V. On the issue of the legal status of the consignee in the contract of carriage: theoretical and practical aspects // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-vo-prosu-o-pravovom-statuse-gruzopoluchatelya-v-dogovore-perevozki-teoreticheskiy-i-prakticheskiy-aspekty>
5. Kukushkina E. V. Contractual relations in motor transport activities // Legal support of motor transport activities: proceedings of the international student scientific and practical conference (Khabarovsk, December 4–8, 2023). Khabarovsk : Pacific State University, 2024. P. 108–110.
6. Metreveli E. P. Some problems of the legal status of the consignee in the contract of carriage of goods // European Research: collection of articles XXVI International Scientific and Practical Conference (Penza, April 7, 2020). Penza : Science and Education, 2020. P. 100–102.
7. Rapoport Ya. I. The legal status of the consignee in the contract of freight railway transportation // Scientific notes of the Kharkov Institute of Soviet Trade. Kharkov, 1957. Issue. 6. P. 171–173.
8. Serieva H. M. Actual problems of legal regulation of freight transportation // Russian science and education today: problems and prospects. 2019. No. 5 (30). P. 50–52.
9. Soldatova V. I. Protection of personal data in the context of the use of digital technologies // Lex Russica. 2020. No. 2 (159).
10. Tarasov M. A. Contract of carriage under Soviet law. M. : Vodtransizdat, 1954.
11. Smeele F. Bill of Lading Contracts Under European National Laws // The evolving law and practice of voyage charterparties / ed. D. R. Thomas. Informa, 2009. Chapter 12. P. 251–280.
12. The Civil Code of the Russian Federation (Part two) of January 26, 1996, No. 14-FZ (as amended on June 24, 2025) // LRS «ConsultantPlus».
13. International Convention on the Unification of Certain Rules on Bills of Lading (The Hague Rules) (Brussels, August 25, 1924) (as amended and supplemented) // LRS «ConsultantPlus».
14. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Concluded in Hamburg on March 31, 1978) // LRS «ConsultantPlus».
15. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (Rotterdam Rules) // LRS «ConsultantPlus».
16. Code de commerce // URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000005634379
17. International commercial terms // URL: <https://iccwbo.org/business-solutions/incoterms-rules/incoterms-2020/>

Информация об авторе

Ю. А. Лончакова — кандидат юридических наук, доцент.

Information about the author

Yu. A. Lonchakova — Candidate of Legal Sciences, Associate Professor.

Статья поступила в редакцию 20.08.2025; одобрена после рецензирования 22.09.2025; принята к публикации 27.10.2025.

The article was submitted 20.08.2025; approved after reviewing 22.09.2025; accepted for publication 27.10.2025.